日本航空 OB 乗員 有志の会ニュース

2011. 03. 18

No.11-006

HP：http://jalfltcrewob.web.fc2.com/
Mail：jalfltcrewob@gmail.com

安全で明るい JAL

JAL は営業利益 1658 億円 10 年 4 月～11 年 1 月連結 **更生計画の 2.6 倍**
（ANA は 第 3 四半期連結営業利益 777 億円 ----ANA NEWS 2011/1/31 より）
さらに、新たな金融支援策で再建へ向け加速か

日航支援へ大和など８社出資　更生手続き、来月末終結
12 行が融資 2800 億円

（日経 2011/2/26 ）

会社更生手続き中の日本航空の新たな金融支援策が判明した。大和証券グループ本社や東京海上日動火災保険など８社が合計 100 億～200 億円の出資に応じ、３メガバンクを含む 12 行が合計 2800 億円を融資する方向だ。日航は資金支援を受けて更生債権などを全額弁済し、３月末をメドに更生手続きを終結したい考え。2012 年末の再上場を目指し、再建への取り組みを加速する。

３月中に詳細を決める。日航は昨年 12 月、管財人の企業再生支援機構から 3500 億円の出資を仰ぎ、経営再建を急いでいる。１万 6000 人のグループ社員削減などを柱とするリストラに取り組み、10 年４～12 月期には 1586 億円の営業利益を確保した。業績の改善を踏まえて更生手続きの早期終結を目指す方針で、金融機関などと最終交渉に入った。

新たな金融支援策の柱となるのは資本増強だ。日航の稲盛和夫会長が創設した京セラと関係の深い大和証券グループ本社だけでなく、旅客や機材などの保険を手掛ける損害保険各社にも増資の引き受けを打診している。東京海上、損害保険ジャパン、あいおいニッセイ同和損害保険、三井住友海上火災保険の４社がこれに応じる方向で検討に入った。

京セラや大手旅行会社のＪＴＢ、阪急交通社にも資本参加を要請する方向だ。これら８社の出資額は合計で 100 億～200 億円に達するとみられる。

日航は約 3200 億円の更生債権を早期に弁済したい考え。手元資金のほかに金融機関から 2800 億円を借り入れ、弁済資金に充てる。これまで融資に応じる意向を示していた３メガバンク（みずほコーポレート銀行、三菱東京ＵＦＪ銀行、三井住友銀行）や日本政策投資銀行などの５行に加え、三菱ＵＦＪ信託銀行、あおぞら銀行、千葉銀行を含む７行も融資を再開する方針だ。

ただ銀行団の融資契約期間は、支援機構の支援が完了する 13 年１月までの２年間にとどまる見通し。日航は２年後に改めて資金の借り換えを交渉する必要がある。昨年秋には政投銀と３メガバンクに資本参加も打診したが、各行とも見送る考えを表明している。業績がさらに改善すれば、安

定株主の確保を目的に銀行団の資本参加を再び求める可能性もある。

日航の金融支援策がまとまったことで、支援機構が保有株式を売却するタイミングが次の焦点となる。支援機構は 12 年末までに日航を再上場させて保有株式を手放し、公的な経営支援を完了する考えだ。

日航支援、８社が最大２００億円出資へ

（読売新聞 2011/2/26 日 ）

会社更生手続き中の日本航空が検討している追加増資について、計８社が引き受ける方向で調整を進めていることが２６日、わかった。

出資額は合計で１００億～２００億円程度になる見通しだ。東京海上日動火災保険やＪＴＢが新たに出資に応じる方向となり、大和証券グループ本社と京セラ、三井住友海上火災保険や損害保険ジャパン、あいおいニッセイ同和損害保険、阪急交通社も出資に応じる方向だ。

日航の稲盛和夫会長は経営基盤を強くするため、当初、５００億円程度の増資を検討する方針を表明していた。しかし、リストラ効果などで業績が計画よりも上ぶれしているため、最大２００億円にとどめた模様だ。　また、３月末までに実行される約２８００億円の新規融資については、基本合意している日本政策投資銀行など主要取引銀行５行のほかに、三菱ＵＦＪ信託銀行やあおぞら銀行、東京スター銀行、千葉銀行、沖縄振興開発金融公庫が新たに加わる方向になった。

稲盛会長が

「（整理解雇者）を残す事が経営上不可能かと云うとそうではない」（2/8 日本記者クラブ）
と考えていた時点（12/9 解雇通告、12/31 解雇強行、４月～10 月営業利益１３２７億円、
４月～１１月：１４６０億円）から、状況はさらに進んでいます。
日航の真の再建のためには、まず解雇撤回を決断すべき。

日航パイロット解雇無効訴訟で第１回弁論

日経新聞（2011/3/3）

経営再建中の日本航空のパイロット 74 人が、昨年末に整理解雇されたのは不当だとして、地位確認などを求めた訴訟の第１回口頭弁論が３日、東京地裁（渡辺弘裁判長）であった。原告側は「会社の経営は回復しており解雇の必要はない」と訴えた。会社側は争う姿勢を示した。

原告側は「コスト削減のためにベテラン乗員を削減すれば安全運航を脅かす」と主張。解雇されたパイロットの一人は法廷で意見陳述し「理由も告げられないまま、飛行機を取り上げられた絶望感をどう伝えたらいいのか。若手に技術を伝えるためにもベテランの存在は重要だ」と訴えた。

会社側は「整理解雇は巨額の赤字を抱えて破綻した日航が、公的支援を受けて再生を進める中でやむなく行ったもので有効だ」と主張している。

同様に解雇された客室乗務員 72 人も提訴しており、東京地裁の別の部で審理される。